DIARIO BALEAR.

VIERNES 6 DE AGOSTO DE 1830.

La Transfiguracion del Señor.

Sale el sol á las 5 horas y 2 minutos y se pone á las 6 horas y 58 minutos.

ESPAÑA.

Habana 21 de mayo.

Ayer despues de medio dia fondeó felizmente en este puerto la espedicion que salió de Cádiz el 27 de marzo, escoltada por el navío de S. M. *Héroe*, conduciendo tropas al mando del Escelentísimo Sr. mariscal de campo D. Josef Bellido, destinadas para esta isla, y 300 marineros de la matrícula del Ferrol para reemplazos de la escuadra.

En el momento despues de su llegada fueron desembarcadas las tropas con el mejor orden, y ya á la noche marchaban para los cuarteles de aclimatacion preparados de antemano. Es digno de notarse el buen estado de salud que han conservado estos guerreros durante la navegacion, el ejemplar comportamiento de todos ellos, y el placer con que los fieles habitantes de esta dichosa capital reciben estas fuerzas que el Rey les envia para asegurar mas y mas su prosperidad y grandeza.

Las cartas particulares de la Península convienen todas en que la Reina nuestra Señora quedaba embarazada, y aunque tan plausible nueva no conste oficialmente, nos adelantamos á darla en desahogo de nuestros sentimientos fervorosos en bien de la madre patria, coincidiendo á las venturas que esta ocurrencia importante prepara al trono de nuestro augusto Soberano y á la nacion en general.

Madrid 16 de junio.

El 29 de mayo último se celebró en Alcalá de Henares el capítulo general de la órden de S. Francisco, en el que salió electo general el R. P. Mtro. Fr. Luis Iglesias, catedrático de la universidad de Santiago, y uno de los sabios que mas honran á su hábito.

—El dia 11 del corriente tuvo el honor de presentar á SS. MM. y AA. el Sr. marques de Casa-Irujo, en nombre y representacion del Escmo. ayuntamiento y Real junta de Comercio de Cádiz, la medalla que dichas corporaciones han erigido en honor de nuestro augusto Soberano, y cuyo asunto es el siguiente:

»Ocupa el anverso de la medalla el Rey nuestro Señor á caballo empuñando el Real cetro, y á la vista de la plaza de Cádiz, que es la que ha recibido de S. M. el privilegio de puerto franco, á cuya celebridad se dirige el monumento. En segundo término se divisa el mar cubierto de buques que entran y salen de la bahía, aludiendo á la mayor concurrencia que esperimentará Cádiz con el citado privilegio, viéndose tambien en el orizonte el sol, que disipando las nubes, indica que despues de los borrascosos tiempos que ha sufrido el comercio gaditano, han llegado ya los dias serenos que le prometen la mayor prosperidad. En el reverso se halla una inscripcion análoga al objeto, la cual está circundada de una corona de laurel, y precedida de una estrella, para denotar la gloria inmortal á que se hace justamente acreedor un Monarca, que por tantos medios promueve la felicidad pública."

Esta obra ha sido ejecutada por D. Félix Sagau, director del grabado de medallas de la Real academia de S. Fernando.

—Se ha establecido ya en Sevilla el liceo, en que Gerónimo José Cándido como primer maestro, y Antonio Ruiz (el Sombrerero) como segundo ó ayudante, deben enseñar teórica y prácticamente las reglas de torear.

Se dice están elegidos dos alumnos, que á su proporcionada talla y gentil presencia reunen el *valor*, sin el que poco ó nada valen las reglas. Si esto es asi, la determinacion no puede ser mas acertada, porque en efecto el matador de toros que no tiene una estatura proporcionada puede compararse á un comerciante sin capital, que aunqne combine y calcule con la mayor ecsactitud las mas brillantes especulaciones, los resultados serán nulos por falta de *facultades*. Asi el torero que carece de ellas, por mas conocimiento que tenga de las reglas, no puede ejecutarlas porque carece de *facultades*; y de aqui resulta necesariamente la frecuencia con que se dan tantas estocadas bajas, ya á paso de banderilla, ya á media vuelta, ó ya valiéndose de otros ardides y estratagemas, las mas veces peligrosas, pero siempre ruines y desairadas.

No es menos necesario el valor. El torero que carezca de él viene á ser como una escopeta sin car-

ga, que por bien construida que esté y adornada con todas las perfecciones del arte, seguro está que mate un gilguero mientras carezca de aquel enérgico combustible.

Algunos periódicos estrangeros han dado la noticia de que el tesoro del Dey de Argel habia llegado al Támesis á bordo de un navío ingles, que habia tenido la buena suerte de escapar á la vigilancia de los buques de la espedicion. Otros diarios anuncian dudas sobre el crédito que deba ó no darse á semejante noticia; pero de todos modos es curioso decir algo respecto á las inmensas riquezas que en numerario se le suponen al Dey. Un periódico, entre otros, dice lo que sigue:

„El tesoro del Dey de Argel consiste principalmente en unos 300 millones de francos, que estan depositados en el palacio del Emperador, y de donde los han sacado durante 11 noches consecutivas en 60 mulos muy cargados. Esta precaucion ha sido precisa en razon de que de otra suerte se hubiera corrido el evidente riesgo de que el populacho saquease el tesoro. El transporte precipitado de tan crecido acopio de numerario habria necesitado un gran número de bestias de carga; y el tránsito de estas hácia la ribera no se hubiera podido verificar sin llamar la atencion, y producir los resultados que han tratado de evitarse. Con la codicia, que tan peculiar es de los argelinos, nada tendria de estraño una insurreccion general, encaminada por los que la dirigiesen á hacerse dueños de tan considerables riquezas."

Preciso es confesar que *trescientos milloncitos de francos* constituyen un buen remendito para los gastos de guerra. Si es cierto que han ido al Támesis, y el Sr. Dey los conserva á su disposicion, bien puede, tener pañuelo para enjugarse las lágrimas....... ¡Trescientos millones, y no de palillos, sino de francos! Son como quien no quiere la cosa mas de mil millones de reales... No es el caso decir con Moliere... ¡*Pobrecito*! (¡*Le pauvre homme*!)

De todos modos... mucho dinero es este para un hombre solo.

Como preámbulo al plan de creacion de un ministerio de trabajos públicos ha presentado el príncipe de Polignac, presidente del consejo de ministros, á S. M. Cristianísima la esposicion siguiente, en la que compendia las razones que han motivado esta medida, y dice asi:—Señor: Ocupado incesantemente V. M. en la prosperidad de la Francia, en los progresos del comercio y de la industria, y en los medios mas acertados para el fomento, multiplicacion y mejoras de las comunicaciones interiores del reino, ha echado de ver desde luego que el impulso dado á los trabajos públicos aun no correspondia cual se deseaba al estado de prosperidad en que se hallaban, ni á sus progresos y urgencias; ha conocido que la lentitud con que caminaba dependia de las formas de su administracion, sobradamente tímidas, y de unas precauciones escesivas, que ligaban los proyectos y no abrian libre campo al empleo de capitales; y que importaba por último uniformar estas partes esenciales del servicio público con las necesidades del tiempo y el espíritu de nuestras instituciones, á fin de estrechar asi cada vez mas los intereses particulares con el general por medio de medidas proficuas á los primeros, y no menos ventajosas al segundo, pues aligerarian las cargas del estado. Penetrado pues V. M. de estas consideraciones, y persuadido de que no era dado al ministro de lo Interior, sobre quien pesan tantos negociados de primer órden, atender á las medidas adoptables para conseguir el resultado que se propone; y que tampoco era suficiente el mas ilustrado celo de administradores subalternos, cuya posicion no es tan completa ni elevada para abrazar la totalidad de la empresa y triunfar de las dificultades, ha resuelto crear un ministro de trabajos públicos; creacion que reuniendo bajo una sola mano, revestida de las facultades necesarias, la direccion de trabajos, empresas y concesiones relativas á caminos, calles, plazas, canales y rios, minas, canteras, construcciones civiles &c., someterá todos estos diferentes ramos á un solo impulso, y permitirá, ademas de su objeto primario, el aprovechar en beneficio comun las diversas relaciones que median entre ellos, y los pensamientos y luces que mutuamente resulten. Supérfluo es añadir, Señor, que tan útil creacion nada tendrá de dispendiosa, ni escederá á los abonos concedidos al estado para los gastos generales de la administracion; pues por una parte entrarán en los mismos los fondos destinados á los de puentes, calzadas y minas que han corrido por la administracion general, y por otra bastará para lo que falte una pequeña parte de los ahorros que acarreará la supresion de los dos ministerios de Negocios eclesiásticos y de Comercio.

(*C. L. y M.*)

AGRICULTURA, COMERCIO, ARTES &c.

Barómetro perfeccionado.

Se han imaginado diferentes métodos ingeniosos para mantener en nivel fijo el receptáculo del mercurio en el barómetro; pero ninguno de ellos ha desempeñado el objeto, por no ser unos suficientes, y tener otros estremada complicacion. Sir H. Davi ha conseguido resolver este problema, siendo el medio que emplea tan evidente como sencillo. Consiste en que la manecilla que sirve para elevar el indicador del mercurio hace bajar al mismo tiempo un sumergente de acero, cuyo diámetro es igual al de lo interior del tubo en que sube el mercurio, y el cual entra en el receptáculo en cantidad igual y ecsacta á la del mercurio que ha pasado al tubo.

Nuevo método de suspension para los puentes.

En Escocia se ha adoptado un nuevo método de construccion en los puentes suspendidos, que es mucho mas económico que los que hasta ahora se han

esado. Se disponen las cadenas por debajo, y sobre ellas estriba el maderaje con vigas de hierro colado. Las cadenas dan vuelta entera alrededor de las vigas que sostienen la armazon, y estan aseguradas por un haro de hierro doble, á fin de impedir que se muevan y dar una completa solidez al todo. Se consigue de este modo que disminuyéndose mucho el peso superior, asi como los materiales de la construccion, no produce sino tension en las cadenas, y ninguna presion perpendicular.

Nuevo carruaje con el que se anda velocísimamente sin el ausilio del vapor ni de los caballos.

Este nuevo carruaje se debe á la invencion de un pobre vecino de Leeds, y se llama Sephlomo. Segun los cálculos hechos por su autor, cuando este carruaje llegue á ponerse en movimiento bajo de una grande escala, sin necesidad de los caballos ni del vapor, llegará sobre un carril de hierro á hacer de 18 á 20 millas con 16 á 18 pasageros; y un camino Real de 12 á 15 millas por hora con seis á ocho pasageros. El carruaje va montado sobre la máquina, y promete el autor que los viajeros irán al abrigo de los vientos y de las aguas.

(*C. L. y M.*)

VARIEDADES.

Relacion de lo ocurrido en la travesía desde el puerto de Trinidad en la isla de Cuba hasta la llegada al puerto de Cartagena con la polacra nombrada Ntra. Sra. de las Nieves, *alias* la Fama.

Los sucesos de esta navegacion no pueden menos de interesar á todos, y con especialidad á los que conocen el mar y sus riesgos; y para no omitir ni la mas mínima circunstancia dejaremos que hable el mismo capitan y maestre de la referida polacra Don Francisco Rovirola, el cual se espresa en estos términos:

»El 24 de octubre del año pasado de 1829 salí del puerto de Trinidad de la isla de Cuba con la polacra de mi mando *la Fama*, cargada de azúcar, cera y caoba, con destino á los puertos de Cartagena de levante y Barcelona.

»El 26 del mismo mes avisté el cabo S Antonio de la misma isla de Cuba, á donde me dió un N. recio y fuera de estacion, y me mantuve al abrigo de dicho cabo hasta el 29, en que calmó, y se entabió una ventolina por el E.: esta fue rodando por el segundo cuadrante, luego al S. O., y rápidamente al O., que se puso frescachor, advirtiéndose aquella noche un relampaguear de la mar que parecia de azufre encendido: su resultado fue irnos refrescando el viento en términos de temporal, y se nos llamó luego al N. reciamente, que en la noche del 30 nos hizo quedar con sola la gavia sobre tres rizos: á la mañana calmó, y quedó el viento al N. E. y primer cuadrante variable.

»El 5 de noviembre desemboqué el canal de Bahama, y en los 10 dias de navegacion desde el cabo de S. Antonio, en que por marcacion quedé situado en la latitud 21 grados 58 minutos N. y longitud 78 grados 46 minutos Oeste de Cádiz, tuve de diferencia de corrientes lo siguiente: 53 minutos al Sur.

»El 13 del mismo noviembre se presentó una agua en el buque de 15 pulgadas por hora, por lo que determinamos ir á la isla de Puerto-Rico para repararla; y el dia 17, viendo que la podíamos achicar dando á la bomba cada hora, resolví en vista del ánimo manifiesto de la tripulacion seguir la derrota para España.

»El 24 del mismo tuvimos encima del buque una nube, que despidiéndonos rayos, nos hizo creer que iba á destruirnos.

»El 1º de diciembre murió repentinamente el jóven marinero Buenaventura Pascual, que una hora antes estaba divirtiéndose y bailando con sus compañeros.

»El 18 del mismo diciembre una manga marina, y segun el Sr. Macarte, la bomba tifon, nos vino á bordo escondida tras de un recio chubasco, que aclaró, y nos cogió por la aleta de estribor, que á ser de traves opinamos que el grande remolino que formaba elevando las aguas nos hubiera, ó bien arrebatado á las nubes, ó bien sumergido. Este acontecimiento fue en la latitud 31 grados 4 minutos N. y longitud por la estima 43 grados 4 minutos O. de Cádiz, en cuyo paralelo permanecimos hasta el dia 25, que bajamos al 29 grados 58 minutos de resultas de un NNE., que en un principio lo aguantamos á la capa, y despues nos hizo correr algunas horas en popa; advirtiendo que en este último dia cayó á bordo alguna poca de nieve.

»El dia 10 de enero á pesar de los vientos tenaces del primer cuadrante estaba ya en la latitud de 35 grados 53 minutos N.: en este punto me cargó otro tiempo que me duró cinco dias, siendo los vientos variables desde el E. hasta el NO., siempre en continua cerazon y contraste de mares de todos los cuadrantes.

»Los dias 17 y 18 del mismo me aguanté algunas horas á la capa con sola la gavia con tres rizos, á pesar del fuerte temporal del NE., en razon á que llevando una tan larga navegacion se nos iban escaseando los víveres, y me proponia dirigirme á las Islas Terceras de Portugal para proveerme de ellos; pero cargándome el tiempo de modo que ya podia decirse huracan, nos hizo correr 48 horas por el segundo y tercero cuadrantes 80 leguas por rumbo opuesto al nuestro: traté de ir de resultas de esta ocurrencia á la Madera para el mismo objeto, y tambien nos arrojaron de su paralelo los N. y NE.

»Hicimos todo esfuerzo para conseguir las Canarias de España; y cuando ya no teniamos mas que un barril de pais, una pipa no muy llena de agua, cinco ó seis libras de fríjoles, una gallina, una botijuela de aceite para comer y bitacora, y un poco de café, encontrándome á unas 30 leguas de ellas por mi punto de estima el dia 24 de enero mismo, me carga un NE. y luego N., ambos huracanados,

que nos arrojan y nos siguen (cosa sin ejemplar) hasta la zona tórrida mas allá de su principio y hasta los 20 grados de latitud; asi es que no nos quedaba otro recurso que ir á la costa de Africa ó islas adyacentes para no perecer de hambre en la mar; pues que á pesar de las suficientes provisiones que se hicieron en Trinidad de Cuba, no teniamos mas á bordo que lo referido; afirmando con toda verdad que no hemos tenido ni solo un dia bueno en toda nuestra travesía, y de consiguiente la tripulacion cansada y sin tener un instante de reposo. En vista de lo relacionado, y siendo las islas de Cabo Verde las que teniamos mas prócsimas, determinamos el pasar á las de Santiago, su principal, y llegamos á puerto Praya el dia 4 de febrero de este año, despues de 103 dias de viaje desde Trinidad, permaneciendo alli cinco dias para hacer las debidas provisiones para España, pues no pudimos salir mas pronto por razon que los dias 6 y 7 del mismo hubo en aquel puerto unos NE. tan furiosos que tuvimos que dar otra ancla, y no nos permitió ir á tierra con el bote. Los naturales del pais nos dijeron que de viento como aquel no tenian memoria haberlo visto.

»El dia 9 salimos de alli para España; el dia 2 de marzo estando en 27 grados 15 minutos latitud N., y por la estima en 17 grados 26 minutos O. de Cádiz, á las 5 horas y 38 minutos advertimos que las velas se volvian rojas; en efecto, el cataviento se puso rojo tambien como si fuese quemado, nuestra ropa lo mismo toda encarnada, la mañana siguiente nos quedaron los cabos de labor lo mismo que tomados de moho de hierro, de modo que nos dejó parados: las continuas lluvias lo han limpiado; pero todavía se conoció en los cabos de labor mas de un mes y medio despues: podia decirse era una niebla de polvo.

»El dia 4 de abril, estando por la estima en 4 grados 21 minutos O. de Cádiz y en la latitud observada de 37 grados 26 minutos N., nos cargó otro tiempo. que nos duró hasta el 7, que nos obligó á capear con sola la gavia con tres rizos hasta el dia 6, y lo restante no nos lo dejó aguantar sino correrlo en popa.

»Por último puede verse en el diario que solo he navegado tres singladuras con ventolinas á rumbo seguido de mi derrota, siendo los rumbos corridos en los 186 dias de navegacion desde Trinidad de Cuba hasta este puerto de Cartagena comprendidos los 76 dias de viaje desde puerto Praya, siendo asi que desde Trinidad á Praya en 103 dias solo tuve de adelanto al E. 2 grados 1 minuto, y desde puerto Praya al cabo Espartel fueron 2 grados 14 minutos tambien al E., que opino provendrá del pasar la zona tórrida, ó bien que estando entre la isla Madera y las Terceras advertimos que las aguas andaban jugueteando como hileros de corrientes.

»Han sido siete los temporales que hemos pasado, estos muy fuertes, ademas de otros que nos permitian capear; los horizontes y cielo en todo el viaje horrorosos y cerrados, y solo desde las 11 horas á la una y media de la tarde nos daba un poco de clara alrededor del sol: en dos dias he podido usar la amplitud únicamente. Mas de mil arcos iris hemos visto á todas horas, ya al E., al S., al O., al N., es decir, por todo cuadrante; lo mismo á las noches en que la luna daba clara, que veiamos los mismos, pero blancos todos sin otro color. Cartagena 28 de abril de 1830.”

POESIA.

El Hombre de moda.

SONETO.

Aserrando la oreja el corbatin,
Angosto frac de paño de Sedan,
Chaleco gris forrado en tafetan,
En la bota sonando el espolin:
Paso á brincos cual perro danzarin,
Francesa la diccion y el ademan,
Desprecio universal al que es patan,
O al que ciñe antiquísimo espadin:
Rizado el pelo en una y otra sien,
Monóculo, reloj, gafas, baston,
En fin, de dijes mil un almacen;
¿Quién ha adornado aqueste figuron
Con tanto chisme y tan bonito tren?
Galan (1), Vensano (2), Utrilla (3) y Petibon (4).

(1) *Acreditado fabricador de zapatos.*
(2) *Célebre profesor de baile.*
(3) *Hábil constructor de vestidos.*
(4) *Insigne artista en cabellos.*

C. L. y M.)

PALMA 6 DE AGOSTO.

ÓRDEN DE LA PLAZA DEL 5 PARA EL 6.

Parada, rondas, contrarondas, capitan de hospital y provisiones, sargento de idem y patrullas Córdoba.

Mañana á las 7½ se celebrará Consejo de guerra en la casa del Sr. Gobernador militar y político de esta plaza, quien lo presidirá, para juzgar al soldado de la 5ª compañía del tercer batallon del regimiento infantería de Córdoba Casto Velasco, acusado de haber facilitado la cuerda con que se descolgó del castillo de S. Cárlos el confinado D. Gabriel Gomez Danglada, en la noche del 3 del mes de junio prócsimo. Asistirán como vocales 6 capitanes del propio cuerpo. La misa del Espíritu Santo se dirá á las 7 en el convento de S. Francisco de Paula.

De órden del Escmo. Sr. Capitan general de este ejército y reino—Salvador Valencia.

CAPITANÍA DEL PUERTO.

Embarcaciones fondeadas el dia 4 del corriente.

De Barcelona el javeque S. Antonio, su patron D. Salvador Pol, con 2 pasageros y lastre.

De Cullera el laud id., su patron D. Miguel Bauzá, con 2 pasageros, trigo y arroz.

IMPRENTA DE FELIPE GUASP.